

PWYLLGOR YR AMGYLCHEDD, CYNLLUNIO A THRAFNIDIAETH

Dyddiad: Dydd Mercher, 19 Mehefin 2002

Amser: 2.00 i 5.00pm

Lleoliad: Ystafell Bwyllgora 3, Adeilad y Cynulliad Cenedlaethol

ADOLYGIAD POLISI O GLUDIANT CYHOEDDUS

ADRODDIAD GAN Y GWEINIDOG DROS YR AMGYLCHEDD

Diben

1.1 Cyflwynodd Richard Edwards adroddiad y Pwyllgor i'r Cyfarfod llawn ar 11 Tachwedd a chytunais adrodd yn ôl i'r Pwyllgor, yn enwedig ar faterion trefniadaethol, ar ôl eu hystyried ymhellach. Rhoddaf sylw i farn yr aelodau ar y cynigion a nodir isod yn fy natganiad i'r Cyfarfod llawn ar 2 Gorffennaf.

Crynodeb

2.1 Dwy ran sydd i adroddiad y Pwyllgor; y ddogfen Ymgynghori a gyhoeddwyd ym mis Gorffennaf 2001. Cyhoeddwyd yr adroddiad terfynol ym mis Rhagfyr 2001. Crynhoir yr argymhellion yn Atodiad 1.

<http://www.wales.gov.uk/keypubassemepplantrans/content/eptransport-e.htm>

2.2 Cytunodd y Pwyllgor y dylai argymhellion i gefnogi gwelliannau yn ansawdd cludiant cyhoeddus gael eu cymeradwyo ac mae trafodaethau ar y gweill i gyflwyno Nod Barcut o ansawdd a gysylltir â safon BSI ar gyfer trafniadaeth gyhoeddus ac mae consortia'r awdurdodau lleol wedi cwblhau strategaethau bysiau drafft a fydd ar eu gwedd derfynol erbyn Ebrill 2003. Bydd y rhain yn cynnwys trafniadaeth gymunedol a rheilffyrdd i ffurfio strategaethau trafniadaeth gyhoeddus rhanbarthol, fel yr argymhellwyd gan y Pwyllgor pan fyddant ar eu gwedd derfynol ym mis Ebrill 2003. Her enfawr yw hon. Cafwyd gostyngiad o bron 30% mewn teithiau bysiau rhwng 1990-2000 yng Nghymru rhwng 1990-2000 ac mae ein cynigion yn cydymffurfio ag argymhellion adroddiad Cynhwysiant Cymdeithasol Swyddfa'r Cabinet sy'n pwysleisio'r angen i wella lefelau hanesyddol tan-fuddsoddiad mewn trafniadaeth gyhoeddus. Mae datblygu partneriaethau effeithiol rhwng Llywodraeth y Cynulliad, yr awdurdodau lleol,

gweithredwyr a chynrychiolwyr teithwyr yn hanfodol ac mae cyflwyno teithio am ddim i bensynwyr a phobl ag anableddau yn tystio i'r hyn y gellir ei gyflawni drwy bartneriaeth.

Materion Trefniadaethol

3.1 Y prif fater y cytunais â'r Pwyllgor y byddwn yn ymchwilio iddo, yw'r potensial ar gyfer Awdurdod Trafnidiaeth i Deithwyr yng Nghymru (ATD), naill ai yn cynnwys Cymru gyfan neu ran ohoni. Mae ATDau, yn gweithio drwy eu Gweithrediaethau Trafnidiaeth i Deithwyr (GTDau), yn gallu caffael gwasanaethau bysiau anfasnachol ac maent yn gyd-lofnodwyr â'r SRA ar gyfer gwasanaethau rheilffyrdd lleol, ond nid oes ganddynt gyfrifoldebau dros reoli priffyrdd neu drafnidiaeth. Mewn ardaloedd metropolitaidd yn Lloegr a'r Alban mae ganddynt gynrychiolaeth gan awdurdodau lleol cyfansoddol. Pan gawsant eu sefydlu gyntaf o dan Ddeddf Trafnidiaeth 1968, yr oedd ganddynt bwerau ehangach gan gynnwys gweithredu gwasanaethau bysiau, ond ers dadreoleiddio ym 1985 eu rôl fu datblygu gwasanaethau a ddarperir yn fasnachol yn bennaf a darparu seilwaith bysiau. Maent yn ymdrin â thaliadau gostyngol a chymorthdaliadau ar gyfer gwasanaethau nad ydynt yn dwyn elw. Rhoddodd Deddf Trafnidiaeth 2000 gyfrifoldeb iddynt gynhyrchu cynlluniau trafnidiaeth lleol ar gyfer eu hardaloedd. Mae diffyg cyfrifoldebau rheoli priffyrdd a thraffig a'r potensial ar gyfer gwahaniaeth barn rhwng awdurdodau sy'n aelod yn cael eu dyfynnu yn aml fel gwendidau. Serch hynny, lle maent yn bodoli maent wedi cynnig canolbwynt ar gyfer gwelliannau ym maes trafnidiaeth gyhoeddus.

3.2 Nid yw'r achos dros ATD/GTD dros Gymru a seilir ar y model uchod yn gryf gan fod y model wedi'i ddylunio ar gyfer ardal drefol fawr gyda rhwydwaith bysiau a rheilffyrdd cynhwysfawr ac, i ryw raddau, hunan-gynhwysol. Ni fyddai ATD/GTD ar gyfer Cymru gyfan yn bodloni'r meini prawf hyn. Byddai hefyd yn dyblygu i raddau rôl Llywodraeth y Cynulliad ei hun wrth nodi'r ymagwedd strategol ond byddai'n rhy anghysbell i ddelio yn effeithiol â materion lleol. Byddai angen creu model sydd wedi'i ddylunio yn benodol ar gyfer Cymru gan darfu'n fawr ar drefniadau presennol yr awdurdodau lleol. Byddai angen sefydlu corff rhanbarthol gyda staff pencadlys a chyda gwariant ychwanegol sylweddol.

3.3 Gellid cyflwyno achos dros sefydlu ATD/GTD ar gyfer yr ardal a gynhwysir gan y deg awdurdod yn Ne Ddwyrain Cymru o Ben-y-bont ar Ogwr tua'r dwyrain, lle mae Llinellau'r Cymoedd sy'n hunan-gynhwysol i raddau helaeth ynghyd ag ymgymeriadau bysiau sylweddol yn cynnig nodweddion tebyg i ATD/GTDau sy'n bodoli eisoes. Mae gan yr ardal boblogaeth o 1.4 miliwn ac mae ychydig yn fwy nag ATD/GTD De Swydd Efrog sy'n rhannu llawer o nodweddion â De Ddwyrain Cymru. Mae'r nifer o bobl sy'n teithio i'r gwaith o gymunedau'r cymoedd i Gaerdydd a Chasnewydd ar gynnydd. Yn yr ardal hon y gwelir y problemau mwyaf o safbwynt tagfeydd traffig ac mae yna botensial i drafnidiaeth gyhoeddus arwain at newid sylweddol mewn patrymau teithio. Dylid sicrhau deddfwriaeth sylfaenol er mwyn rhoi bwerau i'r Cynulliad gyflwyno ATD/GTD, fel dewis, yn enwedig yn Ne Ddwyrain Cymru.

3.4 Ymagwedd amgen at gyflwyno integreiddio yw drwy gyfrwng consortia awdurdodau lleol sy'n cydnabod yr angen i ddatblygu trafndiaeth cyhoeddus well yn fwy effeithiol tra'n cadw'r cysylltiadau uniongyrchol â chyfrifoldebau dros reoli traffig a phriffyrdd. Argymhellodd y Pwyllgor y dylai'r Cynulliad gefnogi'r awdurdodau lleol wrth gryfhau'r consortia yn y tymor byr.

3.5 Yr wyf wedi cyfarfod â'r holl gonsortia ac mae yna ymrwymiad gan eu haelodau i wella eu heffeithiolrwydd. O fewn Fforwm Trafnidiaeth De Ddwyrain Cymru y bu'r gwaith datblygu mwyaf, ac o'i ddatblygu'n llawn, fe allai gyflawni ein hamcanion polisi yn y ffordd fwyaf effeithiol. Ar hyn o bryd mae'r Fforwm yn ystyried pob agwedd ar drafndiaeth. Mae yna ddau gonsortium cludiant cyhoeddus, sef SWIFT a TIGER a byddant yn adrodd i Fwrdd Trafnidiaeth De Ddwyrain Cymru newydd'i greu. Yr wyf yn gobeithio y bydd y ddau consortium yn uno â'i gilydd gan ei bod yn amlwg bod yna gyfleoedd ar gyfer gweithredu mwy effeithiol drwy gael un corff. Mae'r consortia eraill (TAITH ar gyfer Gogledd Cymru, SWITCH yn Ne Orllewin Cymru a Phartneriaeth y Canolbarth) wedi dangos eu cefnogaeth ac wedi datblygu eu syniadau mewn ffordd gadarnhaol. Er hynny, rhaid rhoi sylw i wahaniaethau daearyddol a'r gwahanol gyfleoedd sy'n bodoli ar gyfer datblygu trafndiaeth gyhoeddus. Mae gwahanol ymatebion yn briodol mewn gwahanol ardaloedd.

3.6 Ceir rhagor o fanylion ynghylch cryfderau a gwendidau ATD/GTD yn Atodiad 2.

3.7 Mae Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru yn gwrthwynebu yn ffyrnig nid yn unig PTA ar gyfer Cymru gyfan ond hefyd un ar gyfer De Ddwyrain Cymru er y câi ei aelodau eu tynnu o'r awdurdodau lleol. Yn ystod fy nhrafodaethau â'r consortia daeth i'r amlwg bod mwy o gynhwysedd er mwyn bwrw ymlaen â datblygiadau allweddol gan gynnwys marchanata gwasanaethau yn well yn hanfodol. O dan y deddfwriaeth bresennol mae yna gyfle i un awdurdod gymryd yr awenau o fewn consortia ac fe fyddai hyn yn ei gwneud yn haws dangos atebolrwydd a sicrhau cydlyniaeth wrth roi rhaglenni ar waith. Hefyd mae'n agored i'r awdurdodau gymryd hyn gam ymhellach a chreu un awdurdod i ganolbwyntio ar drafndiaeth gyhoeddus. Yn bôn, dim ond drwy gryfhau gallu'r awdurdodau lleol i gyflwyno y gellir cyflawni'r amcanion a nodir yn adroddiad y Pwyllgor. Eir i'r afael â hyn mewn trafodaethau rhyngom ni a'r awdurdodau lleol yng nghyd-destun y cylch cyllidebol arfaethedig. Er hynny, ni fyddwn am gefnu ar y posibilrwydd o sicrhau deddfwriaeth ar gyfer newid trefniadaethol ac mae angen i'r awdurdodau lleol ddangos y gallant weithredu.

Partneriaeth rhwng Llywodraeth Cynulliad Cymru a'r Awdurdodau Lleol

4.1 Yr oedd dogfen ymgynghori'r Pwyllgor (tudalennau 30-31) yn cynnwys dewis i adeiladu ar y trefniadau presennol gyda chonsortia wedi'u cryfhau yn cytuno i gyflwyno rhaglenni y cytunir arnynt ar sail strategaethau rhanbarthol trafndiaeth gyhoeddus a chynlluniau trafndiaeth lleol. Mantais hyn fyddai datblygu trefniadau sydd wedi'u dylunio yn benodol i Gymru fel dewis yn hytrach nag ATD cenedlaethol. Yr wyf yn bwriadu trafod hyn ymhellach â Chymdeithas Llywodraeth Leol Cymru a chynnwys gweithredwyr a chynrychiolwyr teithwyr.

4.2 Ar hyn o bryd mae gan Lywodraeth y Cynulliad bwerau i ariannu datblygiadau ond mae angen gwella'i swyddogaethau trafnidiaeth yn sgil datganoli er mwyn iddo ymgymryd â'i gyfrifoldebau yn effeithiol mewn perthynas â thrafnidiaeth gyhoeddus. Gellid gwneud hyn drwy sicrhau pwerau ychwanegol ar lun Deddf Llundain Fwyaf 1999 lle gall y Maer a'r Awdurdod ddatblygu a gweithredu polisiau ar gyfer hybu a hyrwyddo cyfleusterau trafnidiaeth diogel, integredig, effeithlon a darbodus. Byddwn hefyd yn ymchwilio i'r hyn y gellir ei wneud o fewn y pwerau presennol sydd ar gael o dan Ddeddf Trafnidiaeth 2000 i alluogi contractau bysiau o ansawdd i gael eu cyflwyno yn rhwyddach lle bo'n briodol.

4.3 Mae arian yn hanfodol bwysig a threfnir bod symiau cynyddol ar gael i'r awdurdodau lleol. Er hynny, mae gwariant ar drafnidiaeth o'u hadnoddau eu hunain yn weddol isel yn nhrefn eu blaenoriaethau ac mae yna bryder o fewn yr awdurdodau lleol, er enghraifft, ynghylch eu gallu i ariannu canlyniadau prosiectau cyfalaf o ran refeniw. Byddwn yn mynd i'r afael â'r materion hyn wrth fynd ati i gryfhau'r consortia.

Awdurdod Rheilffyrdd Strategol (SRA)

5.1 Argymhellodd y Pwyllgor ein bod yn caffael pwerau cyfarwyddo dros yr SRA. O gofio na fydd canlyniad y broses gwneud cais ar gyfer masnachfaint Cymru a'r Gororau yn hysbys tan y gwanwyn y flwyddyn nesaf a'r ffaith nad yw Railtrack wedi dod allan o weinyddiaeth eto dyma'r amser mwyaf cyfleus i bwysio am deddfwriaeth. Er hynny, yr wyf yn cynnig y dylid anelu at gyflawni mwy o gyfrifoldeb dros y rheilffyrdd a byddaf yn mynd ar drywydd hyn. Yn olaf, byddaf yn ceisio'r hawl i'r Cynulliad enwebu aelod o'r SRA a chynrychiolaeth o Gymru ar y corff a fydd yn olynu Railtrack wrth i gyfleoedd deddfwriaethol godi. Ceir manylion pellach yn Atodiad 3.

Comisiynydd Traffig

6.1 Mae'r Comisiynydd yn gyfrifol i'r DTLR fel rhan o system integredig ar gyfer Prydain Fawr gyfan. Mae llawer o'i waith yn ymwneud â materion sydd heb eu dirprwyo i'r Cynulliad ac mae'n gweithredu mewn ffordd led-farnwrol sydd y tu hwnt i reolaeth y Llywodraeth. Mae gan y Comisiynydd rôl allweddol wrth wella'r gwasanaethau bysiau gan gynnwys partneriaethau bysiau o ansawdd. Mae'r Comisiynydd presennol yn awyddus i weithio yn agos â Llywodraeth y Cynulliad wrth fwrw ymlaen â'n gwaith ar bartneriaethau bysiau o ansawdd a datblygu'r Nod Barcut. Ar yr amod y gellir cyfiawnhau costau byddai lleoliad dros Gymru yn ddymunol ac yr wyf wedi'i gwneud yn glir y byddem yn dymuno i hyn ddigwydd.

Deddfwriaeth

7.1 Yr oedd cynigion y Cabinet ar gyfer deddfwriaeth sylfaenol a gyhoeddwyd ym Mawrth 2002 yn cynnwys Mesur Trafnidiaeth i Deithwyr a fyddai'n rhoi grym i'r cynigion a amlinellir uchod.

Argymhellion

8.1 Yr wyf yn argymhell:

i. nad eir ar drywydd ATD ar gyfer Cymru gyfan ar lun y model presennol;

ii. fel dewis arall y dylai consortia llywodraeth leol wedi'u cryfhau weithio mewn partneriaeth â Llywodraeth y Cynulliad, gweithredwyr a chynrychiolwyr teithwyr er mwyn sicrhau y gellir sefydlu canolbwynt Cymru gyfan ar drafnidiaeth gyhoeddus gyda thargedau gweithredu cytûn;

iii. o gofio bod gan Lywodraeth y Cynulliad bwerau i ariannu datblygiadau mae angen gwella ei swyddogaethau trafnidiaeth yn sgil datganoli er mwyn iddo ymgymryd â'i gyfrifoldebau yn effeithiol mewn perthynas â thrafnidiaeth gyhoeddus. Gellid gwneud hyn drwy sicrhau pwerau ychwanegol i'r Cynulliad ar lun Deddf Llundain Fwyaf 1999 lle y gall y Maer a'r Awdurdod ddatblygu a gweithredu polisïau ar gyfer hybu a hyrwyddo cyfleusterau trafnidiaeth diogel, integredig, effeithlon a darbodus. Dylid sicrhau deddfwriaeth sylfaenol hefyd i roi pwerau i'r Cynulliad gyflwyno ATD/GTD, fel dewis, yn enwedig yn Ne Ddwyrain Cymru.

iv. gellid datblygu cysylltiadau gwell â'r Comisiynydd Traffig gan gynnwys sefydlu swyddfa dros Gymru yng Nghaerdydd os gellir cyfiawnhau'r costau.

Cydymffurfio a Goblygiadau Ariannol a Gweithdrefnau'r Cynulliad

9.1 Caiff y goblygiadau deddfwriaethol ac ariannol eu hystyried wrth i elfennau unigol gael eu datblygu.

Camau i'r Pwyllgor eu Cymryd

9.2 Gwahoddir y Pwyllgor i gyflwyno sylwadau ar y cynigion ym mharagraff 8.1.

Cyswllt

10.1 Denzil Jones, Yr Is-adran Polisi Trafnidiaeth, Est 6322.